



An den Grossen Rat

21.5431.03

JSD/P215431

Basel, 25. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 24. März 2026

Anzug Christian von Wartburg und Konsorten «betreffend Verbesserung der Veloverkehrssicherheit»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. September 2021 den nachstehenden Anzug Christian von Wartburg und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

«Das eidgenössische Parlament hat im Juni 2012 das Handlungsprogramm Via sicura für mehr Sicherheit im Strassenverkehr angenommen. Ziel von Via sicura war und ist, die Anzahl Todesopfer und Verletzter auf Schweizer Strassen zu minimieren. Vorgesehen waren Infrastrukturmassnahmen wie die Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen, die Überprüfung der Strassenbauprojekte auf allfällige Verkehrssicherheitsdefizite sowie eine visuelle Darstellung der Unfälle auf der Landkarte zur Feststellung von Unfall-Schwerpunkten und Gefahrenstellen. Weiter verlangt Via sicura eine verbesserte Auswertung der Unfalldaten und insbesondere eine systematische Behebung von Unfallschwerpunkten. Die Umsetzung dieser Vorgaben war für die Kantone obligatorisch und in Basel-Stadt führte dies zu einem Verkehrssicherheitsplan und dem Führen einer sehr detaillierten Verkehrsunfallstatistik. Zudem findet sich auf data.bs eine dürrtige Karte mit Velo- Einbahnstrassen und Gefahrenstellen.

Seit der Implementierung dieser Massnahmen hat jedoch der Verkehr und v.a. die Autogrösse zugenommen. Zudem entstehen immer neue KAP-Haltestellen der BVB. Diese Entwicklung führt vor allem für Velofahrer*innen zu neuen Gefahrenstellen. Zudem existieren gewisse Gefahrenstellen seit Jahren, ohne dass konkrete Massnahme zum Schutz von Velofahrer*innen ergriffen worden wären. Gleichzeitig gehören Velofahrer*innen zusammen mit den Fussgänger*innen nach wie vor zu schwächsten und schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer*innen.

Die neuen Gefahren führen zudem dazu, dass ausgerechnet die klimafreundlichste Mobilität, nämlich das Nutzen des Velos als Transportmittel, in Basel-Stadt zunehmend unattraktiv wird. Abhilfe schaffen würde eine konstante und stete Behebung von erkannten Unfallschwerpunkten, die konkret auf Gefahren für Velofahrer*innen fokussiert. Hilfreich wäre weiter eine jährlich aktualisierte moderne und vor allem visuelle digitale Darstellung der neuralgischen Gefahrenstellen für Velofahrer*innen, die nicht nur breit kommuniziert wird, sondern vor allem gut aufbereitet und leicht einsehbar ist. Unterstützung erhalten könnte der Regierungsrat dabei von einer kantonalen Velotaskforce, die das Problem der sich schleichend verschlechternden Velosicherheit spezifisch adressieren könnte.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten zu prüfen und zu berichten, ob er bereit ist:

- Die Behebung aller erkannten Velounfallschwerpunkte prioritär anzugehen;
- Die Unfälle zeitnah zu analysieren und in der Folge rasch Verbesserungsmassnahmen umzusetzen. Dabei sollen auch subjektive Wahrnehmungen von Velofahrenden einbezogen werden;
- Eine visuelle und einfach zu konsultierende Gefahrenstellenkarte zu erstellen und zu veröffentlichen;

- Eine Velotaskforce zu bestellen, welche u.a. die Aufgabe hat, die Gefahrenstellen auf dem städtischen Strassennetz zu minimieren und im Bereich Prävention aktiv zu werden.

Christian von Wartburg, Danielle Kaufmann, Andrea Elisabeth Knellwolf, Beat von Wartburg, Laurin Hoppler, Beda Baumgartner, Georg Mattmüller, Luca Urgese, Joël Thüring, Johannes Sieber, Salome Bessenich, Jo Vergeat»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Bedeutung und Entwicklung der Veloverkehrssicherheit

Das Velofahren ist besonders bedeutsam für den stadtverträglichen Verkehr, weil es flächeneffizient, emissionsarm sowie klima- und ressourcenschonend ist. Zudem ist Velofahren gesund. Der Anzug greift damit ein Anliegen auf, das der Regierungsrat teilt: Velofahrende gehören zu den schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmenden und verdienen besondere Aufmerksamkeit – sowohl was die objektive Sicherheit als auch was die wahrgenommene Sicherheit betrifft. Mit der vom Regierungsrat beschlossenen Mobilitätsstrategie¹ setzt der Kanton Basel-Stadt auf eine umweltgerechte und effiziente Mobilität. Bis 2050 soll der vollständige Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel realisiert werden; das Ziel der Klimaschutzstrategie «Netto Null 2037», den motorisierten Individualverkehr auf dem Strassennetz ausserhalb der Autobahnen um ein Drittel zu reduzieren, ist nur durch eine deutliche Verlagerung hin zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur ist dafür eine zentrale Voraussetzung – und die Weiterentwicklung der Veloverkehrssicherheit damit ein prioritäres Anliegen.

1.1 Grundlagen der Veloverkehrssicherheit

Auf Bundesebene bildet die beschlossene Vorlage «Via sicura» einen wichtigen Rahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit. Ihr Ziel ist es, dass «nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf fehlerverzeihenden Strassen verkehren». Die dazu eingeführten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) werden sowohl bei neuen Strassenprojekten als auch im bestehenden Netz eingesetzt. Sie ermöglichen eine systematische Überprüfung der Infrastruktur und dienen insbesondere dazu, Konfliktstellen frühzeitig zu erkennen und Verbesserungen – gerade auch zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs – auszulösen. Der Bund fördert zudem den Austausch zwischen den kantonalen Fachstellen, wodurch neue Erkenntnisse zur Gestaltung sicherer und verständlicher Verkehrsanlagen in die Praxis einfließen.

Auf kantonomer Ebene wurde mit dem Verkehrssicherheitsplan 2019 die Arbeit konsequent auf die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden – insbesondere den Fuss- und Veloverkehr – ausgerichtet und fachbereichsübergreifend koordiniert. Neben der Reduktion schwerer Unfälle rückt seither zunehmend die Verständlichkeit und Nutzbarkeit der Infrastruktur in den Fokus. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) würdigte 2023 diesen ganzheitlichen Ansatz der Basler Verkehrssicherheitsarbeit.² Darüber hinaus wurden in Basel-Stadt verschiedene Pilotlösungen umgesetzt – etwa Velostrassen oder Rechtsabbiegen bei Rot für Velos –, die wichtige Erkenntnisse über die Gestaltung sicherer Verkehrsanlagen hervorgebracht haben. Diese Erfahrungen werden nun gezielt genutzt, um insbesondere an Knotenpunkten und in komplexen Strassenräumen weitere Verbesserungen zu erreichen.

Den rechtlichen Rahmen für die weitere Entwicklung bilden mehrere übereinstimmende Vorgaben: Der angenommene Gegenvorschlag zur Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt», das Bundesgesetz über Velowege sowie die kantonale Mobilitäts- und Klimaschutzstrategie verfolgen gemeinsam das Ziel eines durchgehenden, attraktiven und sicheren Velonetzes. Im Zentrum steht

¹ Abrufbar unter <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strategien-und-konzepte/mobilitaetsstrategie>.

² <https://www.bs.ch/medienmitteilungen/jsd/2023-die-kantonspolizei-basel-stadt-gewinnt-bfu-sicherheitspreis-2023>

dabei die qualitative Verbesserung des Netzes – insbesondere an Knotenpunkten, Haltestellenbereichen und auf Abschnitten ohne ausreichende Veloinfrastruktur. 2026 trat zudem das revidierte Umweltschutzgesetz in Kraft, das einerseits die erhöhte Schutzbedürftigkeit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmender verankert und andererseits ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz verlangt. Die Umsetzung von 40 km Velovorzugsrouten bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes sowie die Ausbildung von Haupt- und Nebenverbindungen bis spätestens 2042 wird für Velofahrende eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit bedeuten.

1.2 Entwicklung des Veloverkehrs und aktuelle Herausforderungen

Die Veloförderung der letzten Jahre war erfolgreich: Rund 21% aller Wege werden mit dem Velo zurückgelegt. Gleichzeitig besteht weiteres Potenzial. Rückmeldungen und Studien zeigen, dass viele Menschen insbesondere an Kreuzungen und in komplexen Verkehrssituationen noch Unsicherheit empfinden und deshalb auf andere Verkehrsmittel ausweichen. Entscheidend ist daher nicht nur die objektive Sicherheit, sondern auch die wahrgenommene Sicherheit und die Durchgängigkeit des Netzes.

Auch weil in den letzten Jahren viel in die Veloinfrastruktur investiert wurde, hat der Veloverkehr seit 2010 stark zugenommen (Abbildung 1). Bemerkenswert ist dabei, dass die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Velofahrenden trotz dieser Zunahme nicht gestiegen sind – sie waren in den letzten Jahren sogar rückläufig (vgl. Abbildung 2). Diese positive Entwicklung bestätigt den bisherigen Ansatz. Es gilt dabei jedoch zu beachten, dass im Veloverkehr die Dunkelziffer bei Unfällen mit Verletzten mutmasslich hoch ist. Für eine weitere Ausschöpfung des noch vorhandenen Potenzials ist es daher von grosser Bedeutung, das Velonetz durchgängig auszugestalten und insbesondere auch an Knoten die Sicherheit weiter zu erhöhen.

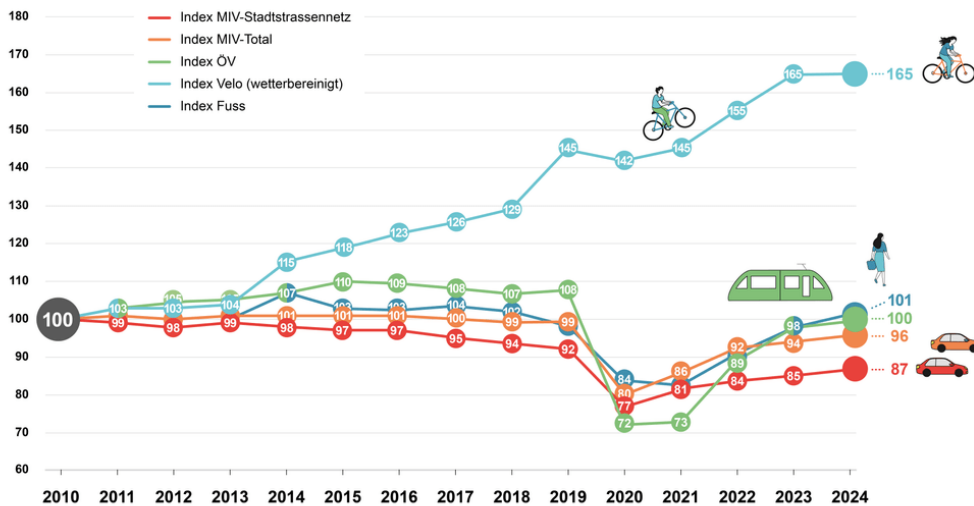


Abbildung 1: Verkehrsindex – Entwicklung der Verkehrsleistungen im ganzen Kantonsgebiet für die einzelnen Verkehrsmittel (Quelle: <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/zahlen-und-fakten#verkehrsindex>)

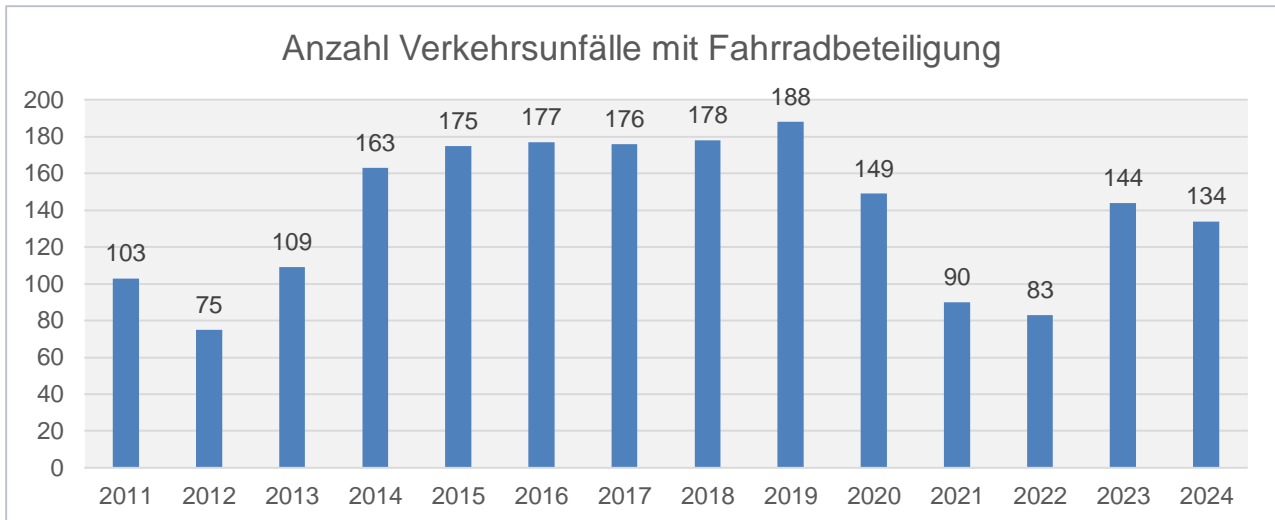


Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung 2011-2024 (Quelle: https://data.bs.ch/pages/verkehrsunfall_dashboard_basel/)

Eine spezifische Herausforderung stellen Konfliktsituationen im Bereich von Kaphaltestellen dar. Derzeit werden verschiedene Lösungsansätze geprüft und in laufende Projekte integriert. Wo immer möglich, wird in Projekten eine bauliche Lösung geplant, sodass der Veloverkehr entweder über die Haltestelle (Velozeitinsel) oder hinter der Haltestelle (Velo-Bypass) geführt werden kann. Zudem läuft aktuell noch der Test für ein velofreundliches Gleis, welches die Fahrt durch eine Kaphaltestelle erleichtern soll.

2. Umsetzung der im Anzug formulierten Anliegen

2.1 Die Behebung aller erkannten Velounfallschwerpunkte prioritär anzugehen

Alle erkannten Unfallschwerpunkte werden unabhängig der Verkehrsträger bereits prioritär behandelt. Die Analyse der Unfallschwerpunkte erfolgt gemäss der Schweizer Norm SN 641 724 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Die Betrachtung klassischer Unfallschwerpunkte³ allein genügt jedoch nicht, um die Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs umfassend zu beurteilen. Ergänzend werden deshalb velospezifische Konfliktstellen systematisch berücksichtigt. Dazu zählen insbesondere Knotenpunkte mit vielen Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmenden, Haltestellenbereiche sowie Netzunterbrüche. Solche Stellen können auch dann Handlungsbedarf aufweisen, wenn sie nach Norm nicht als Unfallschwerpunkt gelten. Sie werden deshalb im Rahmen von Infrastrukturprojekten sowie bei Sofortmassnahmen gezielt überprüft und – wo möglich – verbessert.

2.2 Die Velounfälle zeitnah zu analysieren und in der Folge rasch Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen und dabei auch subjektive Wahrnehmungen von Velofahrenden einzubeziehen

Velounfälle werden von der Kantonspolizei Basel-Stadt laufend analysiert und bei Bedarf werden Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet. Kleinere Veränderungen an Signalisation und Markierung können rasch umgesetzt werden, während bauliche Veränderungen aufgrund der erforderlichen Planungs- und Entscheidungsprozesse mehr Zeit beanspruchen.

³ Vgl. Ausführungen zu den Unfallschwerpunkten unter https://map.geo.bs.ch/file_proxy/US_Unfallschwerpunkte/Modelbeschreibung_USP_ILS_14_06_2022.pdf.

Ergänzend zur Unfallanalyse werden auch Rückmeldungen aus der Bevölkerung systematisch berücksichtigt. Die unter dem Link <https://www.bs.ch/jsd/polizei/unsere-hauptabteilungen/verkehr/verkehrssicherheit/meldung-einer-gefahrenstelle-der-strasseninfrastruktur> gemeldeten Gefahrenstellen werden geprüft und zusammen mit Unfall- und Geschwindigkeitsdaten periodisch ausgewertet. Die Erkenntnisse fliessen sowohl in die Priorisierung von Sofortmassnahmen als auch in die Weiterentwicklung von Gestaltungsprinzipien – insbesondere für Knotenpunkte und komplexe Verkehrssituationen – ein. Ziel ist es, neben der objektiven Sicherheit auch die wahrgenommene Sicherheit zu verbessern und damit die Nutzung des Velos für weitere Bevölkerungsgruppen zu erleichtern.

2.3 Eine visuelle und einfach zu konsultierende Gefahrenstellenkarte zu erstellen und zu veröffentlichen

Die Unfalldaten im Kanton Basel-Stadt sind als Open Government Data öffentlich zugänglich und werden bereits heute in verschiedenen Darstellungsformen (Dashboard und Geoportal) visualisiert. Um die Informationen für die Bevölkerung besser nutzbar zu machen, sollen diese Darstellungen weiterentwickelt werden. Ergänzend zur reinen Unfalllokalisierung wird geprüft, eine verständliche Übersicht über gemeldete Gefahren- und Konfliktstellen sowie über den Stand ihrer Bearbeitung bereitzustellen. Damit wird nachvollziehbar, wo Handlungsbedarf besteht, welche Massnahmen vorgesehen sind und wo bereits Verbesserungen umgesetzt wurden. Ziel ist es, Transparenz zu schaffen und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl im Veloverkehr zu stärken.

2.4 Eine Velotaskforce zu bestellen, welche unter anderem die Aufgabe hat, die Gefahrenstellen auf dem städtischen Strassennetz zu minimieren und im Bereich Prävention aktiv zu werden

Für die Verkehrssicherheit im Kanton arbeiten heute verschiedene Fachstellen eng zusammen. Mit dem angenommenen Gegenvorschlag zur Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» wird der gesetzliche Auftrag zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen für den Fuss- und Veloverkehr weiter verstärkt. Der Regierungsrat beabsichtigt deshalb die Schaffung einer departementsübergreifenden Umsetzungsgruppe «aktive Mobilität». Deren Aufgabe ist es Schwach- und Gefahrenstellen für den Fuss- und Veloverkehr zu priorisieren und, wo möglich, diese mit Sofortmassnahmen zu beheben. Die Zusammensetzung über Dienststellen hinweg – ohne dabei parallele Strukturen aufzubauen – soll eine zeitnahe Umsetzung ermöglichen. Um die Anliegen der gesamten aktiven Mobilität zu berücksichtigen, wird von der Einsetzung einer reinen Velotaskforce abgesehen.

Ergänzend zu infrastrukturellen Massnahmen setzt der Kanton auch auf Sensibilisierung und Prävention. Die vom Amt für Mobilität und der der Kantonspolizei gemeinsam durchgeführte Kampagne «Fair im Verkehr» sensibilisiert Verkehrsteilnehmende regelmässig für ein rücksichtsvolles Verhalten im Strassenraum. Mit Plakaten, Informationsmaterialien, Videos und Aktionen wird auf typische Konfliktsituationen aufmerksam gemacht, etwa das Missachten von Vortrittsregeln, Drängeln oder Falschparkieren. Solches Verhalten kann insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende zu gefährlichen Situationen führen, beispielsweise wenn Trottoirs blockiert oder Sichtbeziehungen eingeschränkt werden. Die Kampagne vermittelt die wichtigsten Regeln für ein faires Miteinander im Verkehr und trägt dazu bei, das gegenseitige Verständnis zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu stärken. Damit leistet sie einen ergänzenden Beitrag zur Prävention und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3. Antrag

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, werden die Anliegen des Anzugs Christian von Wartburg und Konsorten betreffend «Verbesserung der Veloverkehrssicherheit» aufgenommen und im Rahmen der laufenden Strategien sowie der vorgesehenen Umsetzungsgruppe «aktive Mobilität» konkret weitergeführt. Der Anzug hat damit seine Wirkung entfaltet, weshalb wir beantragen, den Anzug abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin